

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通活性化協議会
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	令和6年11月8日（金）10時00分～12時00分
開催場所	商工会館 2階 大会議室
出席者	<p>[委員（敬称略）]</p> <p>鈴木文彦、倉科大地、岩澤貴顕（代理出席）、富樫秀樹、三浦裕介、古谷弘文、秦野凌、作井啓介、信山重広（代理出席）、佐藤武、平野景一、佐藤義尚、犬竹幹人、並木正彦、青木亮、池内隆司、坂本敬、永田尚人、平野武、小田切美穂、玉村有佳、山本善万</p> <p>[市事務局]小林大治（都市整備部交通対策課長）、千葉祐生（都市整備部交通対策課交通対策係長）、越聖子（都市整備部交通対策課交通対策係主任）、パシフィックコンサルタンツ(株)</p>
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	8人
会議次第	<p>1 はじめに</p> <p>2 議題</p> <p style="padding-left: 20px;">① 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応</p> <p style="padding-left: 20px;">② 地域懇談会の実施報告</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 小金井市地域公共交通計画（案）</p> <p style="padding-left: 20px;">④ 地域説明会・オープンハウスの実施</p> <p style="padding-left: 20px;">⑤ 今後のスケジュール</p> <p>3 報告</p> <p style="padding-left: 20px;">① 令和5年度C o C oバス利用状況等について（速報）</p> <p>4 その他</p> <p style="padding-left: 20px;">委員の更新について</p> <p>5 閉会</p> <p>[資料]</p> <p>資料1 今回の会議内容</p> <p>資料2 令和6年度第2回協議会 ご指摘と対応</p> <p>資料3 第2回地域懇談会の実施結果について</p> <p>資料4 小金井市地域公共交通計画（案）</p> <p>資料5 地域説明会・オープンハウスの実施</p> <p>資料6 今後のスケジュール</p> <p>資料7 令和5年度C o C oバス利用状況等について</p> <p>参考1 C o C oバスだより（第6号、第7号）</p> <p>席次表</p>
発言内容・ 発言者名 （主な発言 要旨）	<p>事務局：</p> <p>ただいまから令和6年度第3回小金井市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">— 会議成立の報告 —</p>

—資料確認—

—会議録について—

—委員紹介—

会長：

改めて、おはようございます。

非常に気温の変動の激しい時期ですので、皆さん、体調を崩さないようにご自愛ください。

それでは、ここから進行を引き継がさせていただきます。

次第1「はじめに」、冒頭に事務局から発言があるということですので、お願いいたします。

事務局：

さきの協議会でもお話をさせていただきましたが、C o C oバスの2路線、東町循環と中町循環に関して、京王バスから運行終了の申し入れがあり、それに基づき、この間、京王バスと市は複数回の協議により継続して話し合いを進めているところでございますので、経過について少しお話をさせていただきたいと思えます。

協議の中で、まず、市としては2路線の現状維持が必要であるという考えのもと、中町、東町循環ともに地域の日常生活の交通手段として必要不可欠であり、多くの市民の方のご利用があり、市民生活を支えているものという認識である旨をお伝えしました。

また、加えまして、空白地域を作りたくない、何とか路線を維持したい旨をお伝えしました。

京王バスからは、持続可能な運行に向け、効率化を図りたい旨の発言があり、運転手不足から現状のままの運行は厳しいということについて改めてお言葉をいただきました。

現在協議の最中で、市としては申入れにある終了日から逆算して期限等を考慮しますと、市と京王バスとの両者共通認識のもとに近日中には一定の何かしらの方向性を出して皆さんにお示しできるよう、現在さまざまな検討をしているところでございます。今日の時点では具体的なことをお伝えできるに至っておりませんことを大変心苦しく、委員の皆さんのご懸念を考えると申し訳ないところでございますが、京王バスとの協議で出す方向性の内容によっては、前回の協議会で会長からあったように部会を設置して具体的な検討を行うこともあり得るのかなと思っているところです。

その際につきましては、改めて委員の皆様にお知らせし、部会での協議にご協力をいただく形になると考えておりますので、よ

ろしくお願いいたします。本日の段階では以上をもって報告とさせていただきます。

会長：

ありがとうございました。ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問、あるいはご意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、今、両者の協議の途中の段階ということで、今後どのような形で、方向性がどのようになっていくかによって、場合によっては部会等を開催して具体的にどうしていくのか、何ができて、どこがどのように可能性があるのかといったようなことについて少し具体的な議論を部会等でしていくことになるかもしれませんが、もう少し状況がわかった段階で事務局から判断していただければと思っております。

それでは、議題に入りたいと思います。次第2、議題①から⑤までの5つに分かれております。まず議題①「今回の会議内容と前回会議での指摘と対応」について事務局からお願いいたします。

事務局：

—資料1、資料2に沿って説明—

会長：

今回の会議内容と、それから前回会議での指摘と対応について説明をいただきましたが、何かご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、資料1と資料2につきましてはこのようなことで整理をさせていただきたいと思っております。

今日のメインのところになります。議題②「地域懇談会の実施報告」と議題③「小金井市地域公共交通計画（案）」をまとめて事務局から説明していただき、議論させていただければと思っております。それでは、説明をお願いいたします。

事務局：

—資料3、資料4に沿って説明—

会長：

地域懇談会の実施報告と地域公共交通計画（案）について説明をいただきました。ご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

永田委員：

31ページで渋滞緩和効果という説明がありましたが、具体的に皆さんにお示しするときに、検討した上で具体的にどのぐらい

の効果があるのかを示さないと単純に語句で書いてあるだけに感じてしまいます。そのあたりをどうお考えになっているのかお聞きしたいと思います。

事務局：

事例として32ページに千葉市で作られたチラシの事例を載せております。千葉市では、公共交通のメリット1「渋滞の緩和に効果あり」という形で示しています。車ですと1台に1～2人乗っている状況ですが、バスに乗り換えるとバス1台分の大きさを済むといった形で効果を示しております。このように専門的になりすぎず、住民の皆様や来訪者の皆様に視覚的にわかっていただけるような形のチラシやポスターを作れたらよいかと考えています。

永田委員：

千葉市の例はわかりやすいのですが、小金井に住んでおりますとどうしても小金井街道がすごく渋滞をする。定時性というところに非常に大きな問題があるというのは皆さん承知されていることだと思います。これは数値計算しないといけないのですが、シミュレーションで、例えば今乗用車を使っている人が何割削減されると、結果的に渋滞がこれぐらい緩和してバスの定時性が確保できるということを示していかないと。今回のこの場では難しいですが、そういうことを含めてやらないと周知は難しい。具体的に小金井だとどうなのかという市民の皆さんの疑問点の解決につながるのではないかと思います。そのあたりはいかがですか。

事務局：

道路の施策とも関連するかなと思っています。市庁舎の周りですとか、今計画されていて整備が進んでいる路線などを整理しながら、そういった推計ができて、わかりやすく示せる指標ができたらいかなと考えます。ありがとうございます。

永田委員：

細部にこだわりすぎてご質問したというところがありますが、この場ではそういうことはできないということは重々承知しています。けれど、市の総合的な交通を考えるということが今後必要なのかなと個人的には思っています。

事務局：

補足させていただきます。ご指摘の部分、この場で数字の例示は難しい状況でございます。一方で、この計画書に、今後やることの備忘録的に皆さんと共通認識をして、市の中でもこういったところまで示していかないと、ということだと思っておりますので、例えば①の効果の示し方のところで、より具体的に数値等の算出をしながらというところが追記できるかどうかという視点でこの計画書

の書き方は考えてまいりたいと思っております。

会長：

参考までに、1990年代ごろの話ですが、浜松市で渋滞緩和のような啓発の動きをしたときに、渋滞が目立つ道路を歩道橋の上から、自家用車がずらっと並んでいる写真を1つ撮る。それと並べて、これは空いている時間帯にわざわざ撮るのですが、バスが1台走ってくる写真を同じ場所で撮る。これを並べてこの人たちがみんなバスに乗ればこうなりますというような比較のポスターを作ったことがあります。具体的にはそんなこともやり方としてはあるかなと思います。

これを数値で表していくことはなかなか難しいところもあるだろうと思いますが、イメージで表すことはいろいろできるという気がします。

永田委員：

2000年の沖縄サミットのときに、那覇市に各国トップの方が来るということで、どうしても交通を制限しなければいけないということがありました。そこで出されたのが、3割削減すると従前どおりの交通で収まるという話で、そういうことを市民の方に広報されています。私の意見はそういうことも踏まえての話です。そういう事例がありますので、どれぐらい削減したらスムーズになるのか、現状の交通を把握した上でのことになってしまうのですが、今後ご検討いただければと思います。

会長：

ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

青木委員：

今のお話に関係するのですが、道路の混雑度について、市内の主要道路が今どれぐらいになっているかを9ページには大まかな指標の見方も書いてあります。説明としてはこのとおりなのですが、ここの説明と一般の方が受けるイメージはかなり違うと思うんです。特に連雀通りですと、実際には信号待ちや右折待ちの車で混んでいるので、多くの方はあの道は非常に混んでいると言うのですが、こういう統計数字の見方とちょっと違って見えます。見方としては1.75以上で慢性的混雑になりますから、多分そういうのをどこかに注釈を入れておいたほうが勘違いされないかなという気がいたします。この表を見ていると主要道路はみんな1以上だから混んでいる、渋滞していると捉えるような気がいたします。

事務局：

ご指摘いただきましたとおり、数値の見方というところで、国交省で出している表もございますので、注釈にするか、用語集に

収まれば用語集のところはどういった度合いでこういう判断をしています、国交省からこういった指標が出ていますという事は追記させていただければと思います。

池内委員：

公共交通会議なのでこうなってしまうと思うのですが、例えば公共交通を利用しましょうという、イメージするのはバスになる。今回のC o C oバスの廃止で、利用しようと言って皆さんがバスに乗り始めたときに、乗るバスがないという状況が今出てきているわけです。そうすると、考え方自体を変えていかないと、自転車を利用しようということにもきっちりと焦点を当てないと矛盾した方向に行ってしまうのではないかと。

私は首都高を通るときは首都高の渋滞状況を、羽田を使うときは羽田の駐車場の渋滞状況で、バスにしようか電車にしようかを考えるわけです。多分市民の皆さんも同じだと思います。

できれば自転車を使いましょうみたいなことも必要で、31ページの公共交通の利用促進で、バスを利用しましょう、でも乗るバスがないじゃないですかということになってくるのではないかと、矛盾した部分です。「公共交通、自転車等の利用への自発的な転換」と書いてあるのですが、表題の部分で公共交通だけを入れるのが適切なのか、自転車なりを利用しましょうと入れるのか。その辺の感覚はどうなのでしょう。

事務局：

後ほどご報告しようと思っていたのですが、今委員がおっしゃったように、実は11月1日からシェアサイクルに関しましてオープンストリート株式会社と本市で協定を締結しまして、実証実験を開始させていただいたところです。乗る人数の違いが、1人か、数十人乗れるかという差がありますので、自転車が公共交通機能の補完になるか、バスの終回後の時間に使えるとか、一部代替できるとか、市民の移動の回遊性が向上するとか、そういったデータを取りながら進めていくという実証実験を始めております。モニタリング指標にもポートの設置数がありますが、活用がどう進んでいくか市としては注目していきたいと思っています。この会議の場でもご報告してまいりますので、自転車がどういう役割を担っていけるかを見ていきたいと考えております。

池内委員：

私は、市民の意識改革はすごく重要だと思うんです。自転車で行けるところは自転車で行こうという意識改革が。公共交通を利用しましょうとなってくると、当然バスでもOKなのですが、そのバスが運転手不足で少なくなったときに、C o C oバスの貫井前原循環でその部分を補完しているわけです。ということもきっちり取り入れるべきではないかと。

会長：

さまざまな移動手段があるわけで、それを上手に選択しながら移動していただくということは、何回も申し上げていますが、今資源がふんだんにある時代ではなくなってきましたので、人的資源も限られている中で、その資源を上手に使いながら何が最適なのかというあたりをお互いに選択しながらやっていく必要がある。ということからすると、その選択肢の中で自転車もあるかもしれないし、ほかの手段もこの先考えられるかもしれないという中で上手に選択していくというあたりを促せるような書きぶりをしておく必要はあるかなと思います。

そういう意味では、表題のところにもどのように書くかということと言うと、一応地域公共交通計画なので公共交通をメインに据えた書き方、表題はそれでいいのかなという気もしますが、文章の中に今おっしゃったようなことは反映させていければいいかなと思っています。

平野委員：

懇談会が4会場で開催されて、19名の方がご出席になられた。各会場のいろいろな意見、今までこの場では出なかった意見もあるわけです。興味深く読ませていただきました。本当にいろいろな意見があるんだなと感心いたしました。

その中で、お願いなのですが、資料4の2ページ、1.5「対象とする交通」の中で、「地域の多様な輸送資源についても必要に応じて検討の対象とします」と書かれております。意見としては、この「必要に応じて」をカットしていただきたいと思えます。

いろいろな輸送資源があるわけですが、例えば私が非常に興味を持ったのは、懇談会の資料の6ページ、マロンホールでの意見の一覧表の中で、1番から5番、特に私は5番の「将来的にはC o C oバスがなくなるような可能性もある。先を考えて、市や地域全体での協議を行い、現在運用されている病院の送迎バスを利用するなど、さまざまな手段を活用すべきである」ということが記載されております。そして2番目「新庁舎は福祉会館なども予定されていて利用者は多いはず。バスの廃止と絡めてセットで送迎バスの運用を京王、市、市民全体で考えるべき」ということで、非常に貴重な意見だと思います。

アイデアをいろいろな方面から出して検討していただくということで、例えば送迎バス、相互利用というのは病院があり、老人ホームがあり、幼稚園があり、自動車学校があり、いろいろなバスが市内に走っているわけです。そういった方々にも協力をいただき、いろいろな意見を聞きながらやっていくべきだと思います。まず2番目の新庁舎の送迎バスはどうするのか、いろいろな意見を出し合って検討していくのが1つの方向だと思いますので、よろしく願いいたします。

事務局：

いろいろなアイデアを懇談会の中でいただきました。市の検討の中で確実に連携していけると思っているところは計画の中に盛り込んでおります。連携の可能性について具体的な話をしていないところもありますので、ここではっきり書くのは難しい部分もありまして今の記載になっておるところです。検討の対象として全く考えていないわけではないため「必要に応じて」という言葉が入っておりますが、このあたりの表現について検討させていただこうと思います。

秦野委員：

資料3の地域懇談会の実施結果で、いろいろな意見を拝見させていただいて、事業者としての所見をいくつか申し上げさせていただきます。

外国人の方も免許を取れるようにというお話ですが、これは事業者としては非常に歓迎で、門戸を広げていかないといけないと思っておりますので、非常にいい取組だと思っている一方、路線バスの運転士を外国人の方がやるというのは非常にハードルが高いのかなと事業者として認識しております。運転だけに限って言えば二種免許というハードルをクリアすればある程度の技術は担保していると思っておりますので、可能だと思うのですが、路線バスの場合はそれ以外に、運賃収受とか、お客様からのお問い合わせが非常に多く、運転にすべてを集中できるわけではないと言ったら変ですが、接遇にかかるウエイトが非常に高いので、長年日本に住んでいて、各地域の地理に精通していて、運賃とかお金の関係もよくわかっていないと正直難しいと事業者としては認識しているところでございます。

なので、大型二種の門戸を広げるに当たって、外国人の方を考えると、企業輸送、学校輸送、いわゆる特定旅客自動車運送事業、こちらだと2拠点というある程度決まったところを送迎して、途中の停留所も止まらない。社員の方や学校の方ということで、不特定多数のお客さんがいないということも鑑みると比較的スムーズに行きやすいと考えております。私どもの子会社で特定旅客運送事業の会社がありますが、そちらのほうに採用してもらってから路線バスに行くとか、そういうスキームでないと、いきなり路線バスというのは非常にハードルが高いのかなと現段階では感じているところでございます。

7ページの17番、路線バスにバリアフリー運賃を加算してもいいのではないかとというご意見をいただいているのですが、現状、鉄道と違って、バス事業ではバリアフリー運賃は全く加算がございません。バス運賃は非常に厳しくて、国のほうで審査して、基本的に赤字改定でないと実施できないような感じなので、あまり大幅に儲けるような事業にはならないスキームになっています。バス事業に限って言えば20年前の2002年に規制緩和があ

り、路線バスの撤退、参入は自由になりました。だけど運賃は国に決められています。物の値段も自由に決められないというところが非常に矛盾を感じるころなのですが、そういう状況下ですので、こういうご意見は非常にありがたいと思っていますところでございます。

7ページの35番、これはハード面の問題だと思うのですが、北口の問題は以前の協議会でも申し上げたかもしれませんが、北口はロータリーではなく、道路の延長だと思っていますので、なかなかお客様の利便性が担保できないと思っています。一方で、北口の元西友があった場所が再開発になるということで、ロータリーが新しくなったりするのかなと期待を持っていたところですが、残念ながらあまり拡張にならないと聞いております。安全面と利便性の両立というのは非常に重要だと思いますので、今後どういう形でお客様の利便性を上げるかというのは非常に重要だというご指摘だと思っています。

11ページの15番、「C o C oバスが値上げされたため、少し歩けば利用できるバスを利用するようになった」と書いてあるのですが、これは裏を返せば、C o C oバスができたので路線バスからお客さんが逃げてしまったということと全く同じだと思っています。これは2002年からの規制緩和以降、コミュニティバスが2002年から2005年ぐらいにどこの自治体でも運行開始したわけですが、武蔵野市の影響を非常に受けて、どこの地域も100円バスありきで始めた。これは大きな弊害だと思っています。これは事業者も非常に反省しなければいけなくて、運行主体が自治体なので、自治体さんが100円と決めたらそれに従うしかないと思っていたのもあります。また、規制緩和となった時期に各自治体がコミュニティバスを始めて、我々事業者もどの事業者が入ってくるかわからない怖さというのがあったんですね。どういう業界が乗合バス事業に参入してくるか。当時は、例えば宅急便の会社が入ってくるのではないかという噂があって、今まで地域ごとにそれぞれ商いをしてきた我々バス事業者がそこに入られてしまうことを恐れた側面があって、地元のバス事業者が何とか地元のコミュニティバスを取って競合他社が入ってこないような仕組みづくりをしてこなければいけなかった過去もあるので、結果100円運賃という自治体の要望どおりにしてしまったという反省もあると思っています。その弊害が、結果、コミュニティバスを100円運賃にした光と影ではないですが、光としては100円運賃、ワンコインよかったねというのがあると思うのですが、周りの路線バス事業者からするとそこからの目に見えない影の部分があったりします。その積み重ねで、コロナもあって路線バス事業者が傷むきっかけの1つになってしまったのかなという思いは事業者としては持っていますので、意見として表明させていただきます。

最後になりますが、資料4、公共交通の利用促進のお話がありました。公共交通というのは目的にならないんです。手段であ

って、その先に目的があるから、初めて手段として我々の公共交通を利用してもらうので、外出機会の促進というのは非常に大事だと思っています。この協議会以外でも外出機会の創出をする機会はいくらでも協議できると思うので、そこは今からでもできる話だと思うので、どんな会議体でも進めていただきたいと思っています。

会長：

ありがとうございました。ご意見として伺っておけばよろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

坂本委員：

我々はここに委員として出させていただいて長いことかけてこれを作り上げてきたので理解できるのですが、例えば33ページの施策1-5「公共交通の担い手不足への対応」とあります。これは確かにこういう計画を作るとき、また公共交通という中でも市民に一番関係の深いCOCOBASに関する京王バスからの申入れがあったように、ほかのところも出てくるのではないかというおそれがあるわけです。そこで、事例として、バス事業者や自治体もこのように困っていますという記載があるのですが、小金井市に関わるバス事業者からのリアルな声をここに反映したほうがよりいいと思うんです。ほかの県や市ばかりを書くのではなく、小金井市のバス会社の方々、また小金井市に乗り入れているバス会社の方々、我が社はこういうことを努力しているけれども、こういう事情ですよということをもっと訴えないと、運転手不足と言って、他の自治体がどうだとかということではなくて、京王バスは特に申入れをしたわけですから、こういう手を打っても人が集まらない、こういう年齢構成になっている、そういう業界の悩みを社外に出せる範囲でこの機会にアピールされたほうがいいのではないかと思います。これが市民のパブコメなどにつながってくると思うんです。今、京王バスをはじめ皆さん困っているところを、出せる範囲で結構ですので、市民に訴えるアピールをされたらいいと思うんです。そのほうがほかの市の事例を記載するよりもはるかに迫力があると思います。

それと、会長にお尋ねしますが、各論でなくて、全体の話でもいいですか。この資料はこの協議会でいろいろ検討してきた結果をよくまとめていただいたと思うのですが、目次を見ると、第1章から第3章までが大きな「はじめに」なんです。4章、5章がこの計画のパブコメをもらいたい部分です。ですから、これを大きな章に分けたほうがいいと思うんです。これをずっと読んでいくと、我々はわかりますが、一般の市民はどこが根本になるかが分かりづらい。1～3章までは大きな「はじめに」で現状なんです。その結果を踏まえて、4章、5章、6章という案を作りました。そして「おわりに」はこういうことで頑張っていきましょうということで、まとめられたらどうかと思います。「はじめに」か

らずっと読んで、途中で疲れてきてしまうので、そのほうが一般の市民、または普段からこういうことに関心を持たなかった人にも関心を持ってもらおうとするといいいのかなと。

それを踏まえると、バス事業者がなぜ困っているかということが、地域公共交通の課題の中にも出てくるし、施策・事業のところにも出てくる運転手不足など、これからの公共交通が今までどおりに行かないかもしれない、そのおそれを実際にリアルに感じられているバス事業者の取り組みなどを出せる範囲でここに1ページでも2ページでも盛り込んでいただくのが必要ではないかと思えます。

会長：

ありがとうございます。すごく大切なご意見をいただいた気がします。まず1つはバス事業者からどのような形のコメントにするかはともかく、それが反映できるかどうかということ、もう1つは確かに目次を見ていくと、これを出されたら、やっぱり前から見ていきますよね。そうすると確かに3章あたりで疲れるかなという気はしますので、この辺、メリハリをつけて、ここを特に見てほしいんだという強調ができるかどうか。パブリックコメントに至るまでのところでできるかどうかについて、事務局からコメントをいただけますか。

事務局：

担い手不足のことに关しては、事務局とバス事業者と今後調整させていただければと思えます。

目次のことに関しても、構成を皆さんにわかりやすい見方でアピールできるようコンサルと会長と一緒に詰めていきたいと思えます。

この後、パブコメに入る前に、ここをこのように変えました、追加しましたということをお委員の皆さんに見ていただきたいと思えます。協議会自体はパブコメまでの間には予定していないので、メールや郵送の手段で皆さんに見ていただこうと思えますが、いかがでしょうか。

会長：

そんな形で今のご意見については対応させていただきたいと思えます。事業者の方々も一つご協力をお願いしたいと思えます。

三浦委員：

貴重なご意見ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思えます。

一方で、我々バス事業者が悩まされている状況というのは、地域懇談会のご意見を見ても、乗務員不足については昨今のマスコミ報道などの関係で結構ご理解を得られている状況かと思っております。かなり一般路線の減便をしてきているのですが、ケース

バイケースになります。が、大多数のケースでは、仕方がないというか、半分諦められてしまっているところもあるのかもしれませんが、苦情とか、そういった類のご意見をいただくことは思いのほか少ない状況ではあります。

ただ、悩ましい状況なのが、そこに対するバス事業者が本当に厳しい状況というご理解が進んでしまったがために、バス乗務員を志望する人もまた減ってきてしまっている状況です。なので、そういったところについても、我々もほかの事業者も運賃改定とかをしながら処遇改善の努力をしております。そういったところの認知が進んでいない状況がありますので、ぜひこういった場をお借りしながらPRさせていただきたいと思います。バス事業者もバス乗務員に関してかなり手厚い対応を取ってきていて、志望する働きかけが展開できるように、また、我々も地域交通を維持していきたいので自治体と連携しながら進めて前向きな形につながられるような取組を模索していければと思う次第です。

坂本委員：

今おっしゃっていただいたその趣旨でアピールというか、表現していただければいいと思います。困っている内容と、こういうことを頑張っていますと。だけれども背に腹は代えられない状況が近づいてきているのでこういう状況を理解してくださいと。こういうのを見た人が、自分も二種免許を持っているからバス会社にもう1回就職してみようかなという気持ちが起きるぐらいのうまいPRをしていただければ、いろいろな意味でプラスに働くのではないかと思います。

私はこういう写真が出たときに、京王さんと小田急さんと西武さんと、とういうのが出てほしいんです。こういうふうに頑張っていますと。ほかの地域のバスではなくて、そういうのを市のパブコメではやっていただきたいと思って言わせていただきました。よろしく願いいたします。

池内委員：

小金井というのはJR路線です。例えば西武バスさん、京王バスさん、京王鉄道に乗り入れするバス、西武鉄道に乗り入れするバスは絶対に路線は外さないわけです。中央線沿線はJRなので、JRは路線バスを持っているわけではないので、遠距離バスしか持っていないので、ここの部分というのはすごく実は私たちは重要な、鉄道の一番の路線になっている部分で、その中に乗り入れされている西武さん、小田急さん、京王さんにしても、3社で協力して何かやろうかという話し合い、路線バスを何とか維持するためにやりましょうという話し合いはされているのかどうかすごく聞きたい部分です。それによって自分たちのバス会社だけで運転手不足だという形で、特に中央線沿線に関しては、路線バスは廃止しますよという部分、特にCOCOバスは廃止しますよと言われると、それって公共交通ではないでしょうと。運賃を上げ

るのも全然いいですし、それは当然国とも掛け合っていたきたいですし、なくなるよりは、私たちが運賃が上がっても乗りたい。タクシーよりも当然安いわけですから。その辺の話し合いがなされているのかどうか疑問です。されているのであれば、それでも無理なのであればしょうがないと思えるのですが。多分自分たちの鉄道に行くバスというのは、廃止はしないですよ。それは当然それが一番の主体なのでそれはしょうがないと思うのですが。

会長：

もしコメントがあるようであれば。

三浦委員：

お答えするのが難しい質問をいただきましたと思いますが、おっしゃるとおりの側面はあります。やはり私ども京王電鉄バスグループからすると京王電鉄が母体という側面がないとは言いきれませんが、ただ一方で、バス乗務員というのはどうしても居住地から勤務先を選ぶという側面もあつたりしますので、それからすると、うちの営業所は京王線沿線に等しく点在しているわけではなくて、中央線小金井営業所もそうなのですが、中央線を主体とする路線のみ運行している営業所もあつたりします。そういったところでバス乗務員を気軽に転勤させられるかということ、通勤に1時間かかればほかの会社を選ぶところも懸念してしまうので、必ずしも事業所はそういう目線だけで動いているわけではないです。乗務員の歩留まりとか、それも意識した中で、そのポリシーに合った路線網を敷いていくという側面のほうが強かったりはします。これは生々しい話になりますが。

あと、路線バス会社同士の公共交通の調整についてですが、小金井市内の事例ではないですが、小田急バスさんと神奈中バスさんとは共同運行路線をその地域の交通網を維持するという観点で行っています。共同運行路線というのは1対1で運行しあうという運行形態なのですが、これっていいように見えて、例えばこういう局面で減回したいとなったときに、1減らせばいいものを2減らさざるを得ないという、そういうデメリットがあつたりします。そういったものをバランスよく維持していくためにどちらかにある系統は京王がやります、もう片方の系統はほかの共同運行会社さんにやってもらいます、そういった再編を繰り返しながら、我々なりに公共交通を、収支を担保しながら維持していくという取組はやらせていただいております。

そして、共同運行路線の整理が終わった次の段階に、同じようなエリアを並走している路線を効率よく5分刻みで走れるようにダイヤを整理していきましょとか、そういったところに多分つながっていくはずなので、今バス事業者同士は敵対関係ではなくて、少しでも効率よく、お互いが路線を維持していけるようなという関係性の中でこまめに情報交換をしながらやり取りはしています。私どもも地域交通を支えているという自負はありま

すので、そういったところはダイヤを作成するときの重要な考慮要素として今後も優先的に考えていながら計画していけると思います。ただ、具体的にどうこうという話はちょっとできないのですが。

池内委員：

市民の中で、C o C oバスを京王バスさんが担っているんだということを知っている人が何人いるか。それがこちら側の認識不足でもありますし、市としてのアピール不足か、小金井市がやっていると思っている人もいまだにいるような気がします。バス事業者さんの協力の下でやっているんですよという部分もきっちり訴えていかないと、C o C oバスが廃止になったときに、その地域に住んでいる人たちはバス事業者さんを目の敵にするようなことになりかねない。その辺のアピールをするためには、先ほど坂本さんが言われたように、ここにきちんと記載するというのはすごく重要な部分だと思うんです。

三浦委員：

そうですね。バス事業者もそういう発信というのはかなり限定的だったという自覚があります。自治体の力も借りながら、なかなか自社のホームページにそういうのを羅列してもちょっとエキセントリックな感じになってしまいますので、そこは自治体様の広報誌などの力を借りながら、今まで以上に発信していく義務はあるかなと思っております。

山本委員：

勝手なことを言わせてもらうのですが、いろいろな意見が出まして、問題がたくさんあって整理がつかない、こうじゃないか、確かにそうだというような意見が多いのですが、自動運転がどんどん進んで、一部のところで採用されている自治体も出ています。新しい新庁舎ができて、そこから駅まで自動運転を取り入れていくというと、人材の問題もなくなってくるし、そういう検討も併せてされたらいかがでしょうか。

事務局：

施策のところにも、まだまだ課題が多いということで、今後勉強という形で書かせていただいておりますので、技術の状況も見ながら小金井市に当てはまるかどうかという形で考えていく部分かなと思っております。

会長：

すぐそれが必要とされるものでもないのですが、これはこの中にも少し触れられているように、研究をしながら次の段階に進めていくという形の当面の取組になろうかと思います。

永田委員：

自動運転の話が出ましたが、日本国内で、特に都市部において自動運転はかなり厳しいだろうなと思っています。歩行者や自転車も多いということ、なおかつ小金井は特にそうなのですが、道路が狭いという根本的な問題があるというのが大きな課題だと思います。政策的に自由度があまりないのかなというのが正直思っているところでもあります。

アメリカのサンフランシスコあたりだと自動運転のタクシーが走って、これは動画も出ているのですが、やっぱり事故は起きるわけです。絶対起きるわけですが、その中でもそういう施策を入れていくところなんです、日本では課題がたくさんあって全部クリアしない限りできないと個人的には思っているところです。日本国内で自動運転を入れていこうというと、離島であるとか、車両が少ないところ、人が少ないところ、そこでいかに要員に対して運ぶかということ最初になってくるのだらうと思っています。

なので、小金井市みたいなところでC o C oバスのルート、特に前原町などはそうかもしれないですが、都市政策的なところが課題になってくる。住宅地だと幅員4 mの道路になってしまう。今車両が大型化してきてすれ違うのも結構大変な状況になってきているわけです。なので、特定のところで1回実験してみるというのは重要なことだと思います。それで皆さんの理解を、先ほど坂本さんや池内さんが言われていますが、皆さんの理解を得るような対策をやってみるということがこれからの都市部においては必要になってくると思っています。

自動運転は行政も含めて、いろいろな方が協力しないとできないことなので、試験的にやってみるというのはこれからの交通政策では重要なところかなと思っています。

会長：

ありがとうございます。実験が今全国で行われていて、横展開になってしまったので前に進まないなという感覚を私は持っているのですが、どういうところに適していて、どういうところだったら早く実現に至るのかあたりのところは実験を重ねないとできないことでもありますので、おっしゃるように、もしできる場面があるならば取り組むというのは1つの考え方だと思います。

永田委員：

地方部の本当に交通が不便なところで、利便性を上げるために自動運転を入れるかというのが今メインかと思っているのですが、都市部でいっぱい課題があるところでどうするかというのは、これは行政も含めてみんなで考えていかないといけないことだと思います。

秦野委員：

自動運転について、事業者側の見解として申し上げさせていた
だきたいと思います。弊社は2020年と2023年に自動運転
の実証実験をやりました。埼玉県の飯能市という比較的郊外でや
らせていただいて、いろいろ気づきもあったわけですが、委員の
皆さんがおっしゃったように、実現するには非常にハードルが高
いなどというのは事業者としても感想を持っております。

一番何がハードルかと言うと、バリアフリーの方、車いすの方
の対応をどうするのかというところが出てきます。バスというの
はお客さんがいないところは通過するというのがフレキシブルに
対応できて非常にいいところだと思うのですが、自動運転だと歩
道にいる人について、バスを待っているのか、たまたま歩いて
いるのか、休憩しているのかわからない人をどこまで機械が判断し
て、通過と判断するのか、非常に難しいので、2回の実証実験の
中で、すべて各駅停車になりました。それ以上は機械が判断でき
ないんです。1回1回お客さんがいないのがわかっていても、ゆ
っくり入って、ドアを開けて、またゆっくり閉めて行くという感
じで、私も何回か乗りましたが、正直車内でイラつくというか、
これが本当のお客さんだったらイライラするだろうなという思い
をしながら乗車していました。そういうところも踏まえると非常
にハードルは高いですし、まだレベル2での実証実験だったので
大型二種を持った乗務員も必要で、補助としてハンドルを持って
いたのですが、乗務員もストレスが非常に溜まって、これだつた
ら自分が運転したほうがいいぐらいのことを言っていました。そ
れぐらいのレベルと申したら申し訳ないですが、まだまだ問題が
山積しているなどというのが事業者としての所感でございます。

また、先ほど担い手不足の具体的なリアルな数値という話があ
ったのですが、バス事業者は市ごとに事業を展開しているわけ
ではなくて、各営業所で広範囲な自治体を管轄してやっていますの
で、何人少ないというのが、これが何人埋まれば小金井市は大丈
夫という話にならないので、そこをどうお示しするのが非常に
難しいかなと思っております。

参考までに、私ども、西武線沿線を中心に11の営業所がござ
いまして、必要な乗務員数、乗務員が所定公休を休んだり、年休
5日最低限使ったりというのを含めると1,300人ほど必要
な試算になっているのですが、現状において50人以上足りない
です。私どもは練馬から飯能まで11営業所あるので、各営業所
平均すると5人欠けるぐらい足りない状況なので、毎日5人埋ま
らないところを、休みの日の乗務員が出てきたり、普段の乗務よ
りプラスアルファで乗ってもらって、時間外割増勤務、時間外勤
務をしてもらってという状況です。では、各営業所5人足りませ
んの、小金井市で5人仮に見つけてきたから小金井市の交通が
満たされるかと言ったら、そうでもない話なので、見せ方が非常
に難しいなと感じています。そこは事務局とどうやったら伝わり
やすいかというのは、また示していければいいなと思っていま

す。

池内委員：

例えば市庁舎と駅の1区間だけの自動運転というのはあり得ますか。停留所は2つだけ。

秦野委員：

あり得ると思いますが、事業者としては、それをもとに今後どうつながるかというのを見ていかないといけないと思うので、1区間でできたというのと、路線バスというのは何区間もありますので、今後につながるかどうかは民間事業者としては大きな判断だと思います。そこだけだと難しいかなという思いは、今個人的にお聞きして思いました。

会長：

数字の見せ方はいろいろあって、例えば山口県の山口市でやったのですが、そのときには山口市内3事業者あって、それぞれがざっくり山口市内で動いている必要乗務員数の中でどのぐらい足りないかというのを出してもらって、3社全部合わせると、大きく百何十人必要なところで十何人足りませんという見せ方をしたんです。見せ方はいろいろあると思いますので、その辺は相談をしていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

青木委員：

今の話に関連して、自動運転の場合、西武バスのお話もあったようにいろいろ難しいところはあるのですが、駅前の広場のところは、バスやタクシー、歩行者も非常に多いです。市庁舎の場合ですと、同じように市庁舎の広場といいますか、駐車場とか非常に難しいと思います。逆に言うと、あそこを例えば専用道に近いような形で、自動運転バスだけ走れるようにしてしまえば多分技術的にはかなり容易になるわけです。ここにどう書くかはありますが、ある意味書いておけば武蔵小金井も今度北口駅前広場の再開発がありますし、市役所のほうもある程度固まっているようですが、完全に固まっていないはずですから、そこでやっていただける可能性があるならば、市である程度調整して、書いてよろしい、もしくは書くことで事態が動くならば1つのやり方かなという気は、個人的な感想としては思います。

会長：

ありがとうございました。

池内委員：

駅から市庁舎までは切実な問題だと思うんです。今の運転士の需要の中では、バス運行は無理ですね。

会長：

具体的に今回の中に新庁舎へのアクセスについて書いてあるわけではないので、その辺どう今後に向けてやっていくかということなのですが、今までの意見で、新庁舎について事務局から何かありますか。

事務局：

前回のC o C oバス再編のときに一定お話が出たところでございまして、結論としてはC o C oバスのルートでの市庁舎経由というのは検討しない。今後はそれに代わる何かを検討すべきというところで終わっているのが正直なところでございます。

自動運転的なものという話になりますが、この計画期間内の8年間では、自動運転の技術とか、市の道路施策の大きな変更を伴うものでございますので、現時点ではそこまでここに書き込んでいくのは厳しいのかなと考えているところでございます。

会長：

青木さん、いいですか。

青木委員：

難しいと思っておりますが、逆に書いておくことで実現するのなら、いいかという程度の話です。

会長：

今ご意見をいただいたように、もちろん条件限定の中ですけれども、新庁舎アクセスみたいに閉じられた部分であれば実験が可能な範囲にはなるというあたりまでは言えるので、書かないまでも、この計画の中にいろいろ将来について新技術の検討というのがあるので、これを活用してこの部分を表に出してやってみましょうみたいな話にはできるかなと思っております。

ほかにどうでしょう。

それでは、先ほどご提案のあったパブリックコメントに向けての、事業者の現状、特に乗務員に関しての現状を生の切実なところを伝えられるようにすること、それから一番大切なところは、いわゆるパブリックコメントできちんとコメントをいただきたいところを強調するような、目次の書きぶりでも何とかなる部分もあると思いますので、この辺を調整させていただいて、皆さんにはパブリックコメントの前に何らかの形で報告をするということを進めさせていただきたいと思っております。

もし細かい点でお気づきの点があれば早いうちに事務局にお伝えいただければと思います。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思います。議題④「地域説明会・オープンハウスの実施」について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料 5 - 1、資料 5 - 2 に沿って説明—

会長：

今の説明につきまして、ご意見、ご質問がありましたらご発言をお願いします。

山本委員：

オープンハウスというのはどのように捉えたらいいのですか。実際にオープンハウスというのはどのように言葉で説明するのですか。展示会ですか。

事務局：

展示会だと思っていただければと思います。この計画書は冊子で作ってございますが、それをポスターサイズに概要の部分だけを切り出して貼り付けを行います。細かく1つ1つ説明会のような形でこちらから資料を説明して座って見ていただくような形ではなく、通りかかった方がパッと目にとめて資料の内容を見ていただけるような形で実施します。我々スタッフがおりまして、質問を受ければ質問の部分をご説明するということで考えております。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、このような形で進めさせていただきます。

なお、私が知っている限り、このオープンハウスのような形で、いわゆる展示をするような形で広くこの計画をアピールするようなことをやっている自治体というのはあまり聞かない。ほかではやっていないことではないかと思っています。

それでは、そのような形で進めさせていただきます。

それでは、議題⑤「今後のスケジュール」について事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料 6 に沿って説明—

会長：

今後のスケジュールにつきまして何かご質問等ございますでしょうか。

それでは、今ご説明のあったような形で進めさせていただくことにしたいと思います。

議題は以上です。続きまして、次第3の報告「令和5年度C o

Ｃｏバス利用状況等について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料 7 に沿って説明—

会長：

何か質問、あるいはご感想等があればご発言をお願いします。
路線ごとの特徴が見えてきたのが面白いかなと思っています。
それでは、利用状況についてそういうことで受け取っていただければと思います。

最後にその他ですが、事務局からありますか。

事務局：

—事務連絡—

会長：

何かご質問等ございますか。

平野委員：

お願いなのですが、ＣｏＣｏバスだよりを配布されましたが、
お願いの１つはこれをオープンハウスのときに貼っていただきたい
ということ。

２つ目は、この前、町内会の回覧板で配布されてはどうかとい
うことを申し上げたら駄目だったのですが、せめて市役所の掲示
板か市民の掲示板にこれを貼っていただきたい。町内会の方に聞
きますと、前にあった東京経済大学の記事を見て大学の庭園に行
ったそうです。非常によかったということなので、今回も「Ｃ
Ｃバスでここ行こう」ということで、これを皆さんよく読んで
おられます。食べるもの、見るもの、よく周知していますので、
ぜひこれを掲示板を使って貼っていただきたいと思います。

会長：

ほかはよろしいでしょうか。

よろしければ、これで本日の次第に沿った会議はすべて終了い
たします。

以上をもちまして令和 6 年度第 3 回小金井市地域公共交通活性
化協議会を終了させていただきます。

以上